NOTICE DE MONTAGE DES SSK 4x4
Réf. LT6710F2X

SSK 4x4 : Voiture R/C tout-terrain grosse roue 1/10ème à moteur thermique montée à 100% 4 roues motrices. Livrée avec radiocommande installée et carrosserie peinte et décorée.

PAGE 1

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat de ce modèle Grosse Roue 1/10 thermique 4x4 (un engin de franchissement aux performances exceptionnelles pour les amateurs de sensations fortes) et pour l'intérêt que vous portez aux produits THUNDER TIGER.
Même si ce modèle est vraiment prêt à rouler, lisez très attentivement cette notice traduite et référez-vous aux consignes d'utilisation pour profiter au mieux de cet engin exceptionnel.
Les différentes phases de mise en oeuvre sont très simples avec des photos très détaillées sur la notice originale et ne nécessitent que des outils courants.

OUTILS NECESSAIRES AU MONTAGE (non fournis)
- Tournevis cruciforme
- Pince à bec fin et pince coupante
- Couteau de modélisme PROEDGE (MRC - Réf. 3.12010)
- Clé à bougie 4 branches
- Clé en croix (fournie)
- Clés BTR (fournies)

RADIO-COMMANDE fournie avec les ensembles SUPER COMBO
- Ensemble radio JAGUAR T2D 2 voies
- 2 servos S1903

PIECES ADDITIONNELLES NECESSAIRES POUR LE DEMARRAGE DU MOTEUR
- Carburant TECHNOFUEL SPECIAL 1/10 THERMIQUE impératif (MRC - Réf. 430.116)
- Pipette à carburant (MRC - Réf. 31.250)
- Chauffe-bougie rechargeable (MRC - Réf. T2165 ou RC627C)
- 12 piles alcalines LR6 ou 12 piles rechargeables Ni-Cd 1.2V

PAGE 2

1- INSTALLATION RADIO (déjà effectuée sur les versions SUPER COMBO)

a. Dévissez les 4 vis qui tiennent le couvercle pour ouvrir le boîtier de récepteur.
b. Fixez les 2 servos sur la platine radio avec les vis autotaraudeuses. Reportez-vous à la photo **b** pour remarquer le sens de montage de chaque servo.
c. Installez l'interrupteur du récepteur à l'avant du boîtier radio avec les vis qui l'accompagnent.
d. Branchez correctement les servos sur le récepteur : la fiche du servo de direction dans la prise de la voie 1. La fiche du servo des gaz dans la prise de la voie 2 et la fiche du cordon interrupteur dans la prise de batterie.
e. Enfilez l'antenne du récepteur dans le tube d'antenne comme indiqué.
f. Enfoncez le tube d'antenne dans son support, puis fixez le support au châssis au moyen de la vis M3x10mm à tête fraisée.
g. Mettez en place dans le boîtier porte-piles du récepteur 4 piles alcalines LR6 ou accus rechargeables AA.
h. Branchez le boîtier porte-piles du récepteur sur la prise correspondante du cordon interrupteur et ce dernier sur la prise correspondante du récepteur (conseil: vous pouvez utiliser un petit collier nylon pour disposer proprement les cordons).
i. Installez le récepteur et le boîtier porte-piles sur le support de batterie et maintenez-les fermement avec un grand lien rapide en nylon (note : il est fortement recommandé d'envelopper le récepteur et la batterie dans un ballon de baudruche ou un sac en nylon pour les protéger de la poussière et du carburant).

2- INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE DIRECTION (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Vissez la partie filetée de la tringlerie dans la chape plastique. La transmission complète doit alors mesurer 70mm une fois terminée.
b. Installez la tringlerie en accrochant l'extrémité en Z dans le palonnier du servo de direction comme indiqué sur la photo.
c. Branchez la chape sur la rotule du bras du sauve-servo en vous assurant que le servo est centré et que les roues soient droites.

PAGE 3

3- INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE GAZ/FREIN (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Assemblez les 2 tringleries de carburateur et de commande de frein comme dessiné sur le schéma **a**.
b. Fixez le levier de frein sur la came de frein avec une vis HC M3x3mm.
c. Connectez les tringleries sur le carburateur et sur le levier de frein et fixez le palonnier sur le servo de gaz.

4- RECHARGE DU CHAUFFE-BOUGIE

a. Branchez le chargeur sur une prise secteur 220V.
b. Disposez l'embout du chargeur en face du chauffe-bougie.
c. Comprimez le ressort pour dégager la pince du chauffe-bougie et branchez l'embout du chargeur.
d. La diode LED rouge du chargeur doit maintenant s'allumer indiquant que la charge à débuté.
e. En fin de charge, débranchez l'embout du chargeur du chauffe-bougie (une charge dure en moyenne 12 heures).
f. Débranchez le chargeur de la prise de courant 220V.

NOTE : la première charge du chauffe-bougie est plus longue et dure en moyenne 16 à 24 heures. Si l'accu rechargeable du chauffe-bougie devient anormalement chaud pendant la charge, débranchez-le immédiatement car il est sûrement en surcharge, ce qui pourrait l'endommager irrémédiablement.

PAGE 4

5- PREPARATION DE LA RADIOCOMMANDE

a. Vérifiez la fréquence indiquée sur le quartz de l'émetteur.
b. Vérifiez que la fréquence du récepteur soit bien la même que celle de l'émetteur. Vérifiez aussi que personne d'autre que vous n'utilise cette fréquence en même temps car cela entraînerait des perturbations dans le contrôle de votre modèle et pourrait l'endommager.
c. Installez l'antenne sur l'émetteur en la vissant dans son logement.

6- INSTALLATION DES PILES DE LA RADIOCOMMANDE

a. Installez 8 piles ou accus rechargeables dans le compartiment de l'émetteur.
b. Détendez les colliers nylon du boîtier porte-piles du récepteur et installez 4 piles dans le boîtier en vérifiant la polarité. Réinstallez les colliers pour fixer le boîtier porte-piles sur la barrette.
c. Fixez la barrette sur les plots avec 2 clips de carrosserie.

7- MISE EN OEUVRE DE LA RADIOCOMMANDE

a. Pour allumer la radiocommande, commencez toujours par l'émetteur.

b. Allumez ensuite le récepteur. Pour éteindre, commencez par le récepteur et éteignez l'émetteur en dernier.

c. S'il est nécessaire d'inverser le sens de rotation d'un servo, utilisez le petit commutateur d'inversion blanc situé sur le côté de l'émetteur à volant (ou l'un des commutateurs d'inversion situés à la base de l'émetteur à manches). Pour ajuster (trim) la position neutre des servos sur un émetteur à volant, utilisez les leviers de trim situés à côté du volant (ST pour la direction, TH pour gaz/frein). Sur un émetteur à manches, les leviers de trim se trouvent placés à côté du manche correspondant.

d. Pour plus de détails, veuillez consulter le mode d'emploi de l'émetteur que vous utilisez.

PAGE 5

8- CONTROLE DE LA DIRECTION

a. Vérifiez le bon fonctionnement de la direction. Avec l'émetteur et le récepteur allumés, actionnez le manche de droite de l'émetteur (direction), les roues du modèle doivent tourner en accord avec le mouvement sur le manche de l'émetteur. Si ce n'est pas le cas, utilisez le bouton d'inversion du sens de rotation du servo de direction.

b. Lâchez le manche de direction, les roues doivent revenir droites, si ce n'est pas tout à fait le cas, utilisez le bouton de trim du manche de direction de l'émetteur pour régler au mieux cette position.

c. Vérifiez que maintenant la direction réagit parfaitement aux ordres de l'émetteur.

9- CONTROLE DU GAZ/FREIN

a. Vérifiez le bon fonctionnement des commandes de gaz/frein. Avec l'émetteur et le récepteur allumés, poussez le manche de gauche de l'émetteur (accélération), le carburateur doit s'ouvrir et le frein doit être relâché. Si ce n'est pas le cas, utilisez le bouton d'inversion du sens de rotation du servo de gaz/frein.

b. Lâchez le manche de gauche, le carburateur doit revenir en position ralenti (presque fermé) et le frein ne doit pas être enclenché, si ce n'est pas tout à fait le cas, utilisez le bouton de trim du manche de de gaz/frein de l'émetteur pour régler au mieux cette position.

c. Tirez maintenant le manche vers vous, le carburateur doit rester en position ralenti alors que le levier de frein doit pousser les plaquettes contre le disque.

PAGE 6

10- REGLAGE DE LA TRINGLERIE GAZ/FREIN

a. Pour régler au mieux la tringlerie gaz/frein, la radiocommande doit être allumée avec les servos en position neutre.

b. Avec le servo au neutre, ajustez la position des bagues d'arrêt pour que le levier de frein soit à la limite de pousser les plaquettes contre le disque (mais il ne doit pas encore freiner la transmission).

c. Avec le servo au neutre, desserrez les bagues de la tringlerie du carburateur. Positionnez manuellement le carburateur au ralenti puis comprimez très légèrement les ressorts contre le levier du palonnier avec les bagues d'arrêt.

11- REGLAGE DU CARBURATEUR MOTEUR

a. Pour régler le pointeau de ralenti du carburateur (le plus petit des pointeaux sortant du corps du carburateur sous l'embouchure du filtre à air), tournez la vis comme indiqué sur la photo. Le réglage initial du ralenti doit correspondre à une ouverture subsistante du boisseau de 1mm. En tournant le pointeau dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente le régime de ralenti (boisseau plus ouvert), en le tournant dans l'autre sens on réduit le régime (boisseau plus fermé).

b. Pour régler le pointeau de richesse/plein pot (le plus gros pointeau sortant du corps du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo. Le réglage initial de richesse doit être de 2,5 tours (vissez complètement le pointeau, puis redévissez de 2,5 tours).

c. Retirez la mousse extérieure du filtre à air et humectez-le uniformément avec quelques gouttes de carburant. Si la voiture doit fonctionner dans un environnement poussiéreux, remplacez le carburant par de l'huile à filtre ou de l'huile de ricin. Il est important que la mousse ne soit que légèrement recouverte d'huile pour capter la poussière tout en laissant passer l'air. Si la mousse est trop imprégnée, seule une trop faible quantité d'air pourra passer, ce qui limitera les performances du moteur. Finalement, assurez-vous que l'embase du support de filtre est solidement fixée avec un petit collier nylon (fourni dans le sachet de la notice).

PAGE 7

12- FAITES LE PLEIN

a. Prenez la pipette et appuyez sur le flacon pour faire sortir le maximum d'air.

b. Insérez l'embout de la pipette dans le bidon de carburant TECHNOFUEL SPECIAL 1/10ème et relâchez la pression sur le flacon, la pipette va alors se remplir en aspirant le carburant.

c. Lorsque la pipette est pleine, vous pouvez faire le plein du réservoir de votre modèle.

13- PREPARATION DU MOTEUR POUR LE DEMARRAGE

a. Pour démarrer le moteur, commencez par retirer la bougie.

b. Vérifiez que la bougie s'allume bien lorsque vous la branchez sur le chauffe-bougie : le filament doit devenir incandescent. Si ce n'est pas le cas, rechargez le chauffe-bougie ou remplacez la bougie. Installez de nouveau la bougiesur le moteur. Vous pouvez utiliser des bougies CIPOLLA N°5 ou N°6.

c. Radio éteinte, ouvrez manuellement le carburateur.

d. Bouchez la sortie du résonateur.

e. Tirez plusieurs fois sur le lanceur pour amorcer le carburateur. Lorsque le carburant arrive au carburateur, tirez encore 3 fois sur le lanceur pour remplir le carburateur.

f. Refermez manuellement le carburateur en position ralenti.

PAGE 8

14- DEMARRAGE DU MOTEUR

a. Allumez votre radiocommande (émetteur puis récepteur).

b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie dans la culasse.

c. Tirez par petits coups secs sur le lanceur jusqu'à ce que le moteur démarre. Le carburateur peut être ouvert un peu plus que le ralenti pour faciliter le démarrage à froid mais pensez à le refermez dès que le moteur démarre. 10 secondes après le démarrage du moteur, retirez le chauffe-bougie. Si le moteur cale instantanément, c'est que la carburation est trop riche, reportez-vous au chapitre 11. Lorsque le lanceur devient dur à actionner, ne forcez pas, c'est que le moteur est noyé. Démontez la bougie, actionnez le lanceur 5-6 fois pour dégorger l'excédent de carburant dans le moteur, réinstallez la bougie et reprenez la procédure de démarrage.

15- RODAGE MOTEUR

Pour obtenir le meilleur rendement de votre moteur, une période de rodage préalable sera nécessaire avant de pouvoir utiliser votre moteur normalement. Pendant la période de rodage, évitez les hauts régimes sous peine de détériorer votre moteur. Ouvrez la vis de richesse à 3 tours (au lieu des 2,5 tours habituels). Faites rouler doucement votre voiture dans un espace dégagé (genre parking ou piste) pendant environ 5 pleins. Le résonateur doit fumer abondamment. Vous pouvez ensuite passer aux réglages plus fins du carburateur.

REGLAGES DU CARBURATEUR

Les réglages du carburateur sont une étape à assimiler pour obtenir les meilleures performances du moteur après sa phase de rodage.

a. Démarrez le moteur.

b. Faîtes quelques aller-retour en ligne droite plein pot (15 à 20 mètres suffisent) et écoutez le bruit du moteur. Ne lancez jamais votre moteur à plein régime avec les roues en l'air, vous risquez d'endommager la bielle du moteur.

c. Si le moteur semble ratatouiller et ne pas prendre tous ses tours et que l'échappement fume abondamment, le réglage de la carburation est trop riche. Fermez alors d'un quart de tour le pointeau de richesse et refaîtes quelques lignes droites.

d. Réglez ainsi le pointeau de richesse jusqu'à ce que le moteur atteigne son régime maximum mais sans caler en pleine ligne droite. Une fois ce réglage trouvé, réouvrez la vis de richesse de 1/4 de tour pour assurer de bonnes performances au moteur sans l'endommager.

e. Vous pouvez régler à nouveau le ralenti pour que le moteur tourne doucement sans caler mais sans engager l'embrayage, la voiture restant immobile lorsque le moteur tourne au ralenti.

f. Pour régler la vis de reprise (qui se trouve à l'intérieur du boisseau), le moteur doit être rodé et le pointeau de richesse doit être réglé.

g. Toutes les 10 secondes, ouvrez en grand le carburateur pendant 1 seconde environ puis repassez en position ralenti. Si le moteur cale en revenant au ralenti, vissez la vis de reprise de 1/4 de tour (pour apauvrir le mélange). Si au contraire le moteur continue de tourner assez vite pour embrayer la transmission, dévissez la vis de reprise pour enrichir le mélange.

h- Répétez l'étape g jusqu'à ce que le moteur passe régulièrement du plein pot au ralenti sans caler.

PRECAUTIONS D'EMPLOI

Nous vous remercions d'avoir choisi un produit Thunder Tiger/ MRC. Veuillez lire attentivement ces instructions avant utilisation :

1. Ce produit n'est pas un jouet. C'est un produit de modélisme très performant. Il est important que vous soyez familiarisé avec le modèle, son mode d'emploi et sa mécanique avant de commencer à l'assembler et à l'utiliser.
2. Ne faites pas fonctionner des modèles radiocommandés sous la pluie, sur des voies publiques, à proximité de personnes, d'aéroports et dans des zones ou l'utilisation d'une radiocommande est restreinte ou interdite.
3. Protégez toujours le carburant de la chaleur et des flammes vives. Ne faites fonctionner le modèle que dans des espaces ouverts et bien ventilés. Conservez le carburant dans un endroit sec et frais. Conservez le récipient parfaitement bouché. Nettoyez immédiatement toute fuite ou tout excès de carburant avant de faire démarrer le moteur.
4. Ce produit, ses éléments et les outils nécessaires à son montage peuvent être dangereux. Exercez toujours la plus grande précaution lors du montage et de l'utilisation de ce produit. Ne touchez jamais un élément en rotation de ce produit.
5. Vérifiez que la fréquence d'émission de la radiocommande correspond bien à ce qui est autorisé dans le lieu d'utilisation. Vérifiez toujours qu'aucun modéliste n'utilise la même fréquence à proximité. Vérifiez également que votre radiocommande fonctionne correctement avant de faire évoluer un modèle.
6. Une utilisation impropre de ce produit ou des outils nécessaires à son montage est susceptible de provoquer des dommages matériels ou corporels. Thunder Tiger et MRC n'ont aucun contrôle sur l'utilisation qui est faite de leur produit.
7. Thunder Tiger et MRC n'assument et n'acceptent aucune responsabilité pour des dommages matériels ou corporels résultant de l'utilisation défectueuse des outils de montage, d'un usage impropre de l'équipement ou du produit. Le simple fait de monter ou d'utiliser ce produit implique de la part de l'utilisateur l'acceptation de toute responsabilité y afférant.

PAGE 9
PIECES DETACHEES MOTEUR PRO-15 BXS

Numéro	Désignation	Référence	Numéro	Désignation	Référence
1	Ecrou moteur	AA0199B	17	Jeu de vis	PN0012
3	Plateau d'hélice	AA0245	19	Filtre à air	9286
4	Vilebrequin	AA0244	20	Roulement lanceur	AN0315
5	Carter moteur	AN0200	21	Poignée de lanceur	PN0050
7	Bielle	AN0433	22	Axe de lanceur	AA0313
8	Axe piston	AN0148	23	Ressort de lanceur	AA0316
10	Chemise piston	AN0206	24	Plateau de lanceur	AN0241
11	Culasse	AA0996	25	Ficelle de lanceur	AA0155
12	Jeu de joints	PN0013	26	Volant de lanceur	AA0312
13	Clavette carbu	PN0011	27	Boîtier de lanceur	AN0314
15	Carburateur	9223	28	Lanceur complet	PN0016
16a	Roulement avant	AMV689Z	32	Couvercle + vis	PN0017
16b	Roulement arrière	AMV689	33	Système de lanceur	PN0018

TRADUCTION DE LA NOTICE DE RADIO JAGUAR T2D ACE R/C

INTRODUCTION

Nous vous remercions pour l'acquisition de l'ensemble radio-commande AM 2 voies JAGUAR T2D. Cet émetteur, d'une grande qualité, fabriqué avec des composants fiables et sophistiqués, a été conçu pour tirer les meilleures performances de votre modèle R/C. Nous vous souhaitons d'obtenir toutes satisfactions de votre nouvel ensemble JAGUAR ACE R/C et d'avoir de longues heures d'amusement.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

1- EMETTEUR T2D

- Configuration : à manche
- Modulation : ppm
- Poids : 425g
- Fréquence : 26MHz
- Consommation : 200mA à 12V
- Largeur de bande : 10 KHz/-40dB

2- RECEPTEUR TR-202A

- Simple conversion : 455KHz
- Intervalle de fréquence : 20 KHz
- Poids : 25g
- Consommation : 35mA à 6V (sans servo)
- Dimensions : 48x34x22mm

3- SERVOS S-1903

- Course totale : 90° (+/- 45°)
- Consommation : 10mA au neutre 650mA à l'effort
- Vitesse : 0,19s/60° à 4,8V
- Poids : 46g
- Alimentation : 4,8 - 6V
- Puissance : 3,0 kg.cm à 4,8V
- Dimensions : 41x20x37mm

Nous vous prions de lire attentivement la notice avant d'utiliser la radiocommande JAGUAR T2D

Page 2

DETAIL DE L'EMETTEUR

1- Manche de voie 1 - Direction
2- Manche de voie 2 - Gaz / Frein
3- Manche de voie 3 (uniquement sur modèle T3D)
4- Trim de direction
5- Trim de gaz / frein

6- Répartiteur de course du manche de gaz (50/50 ou 60/40)
7- Interrupteur marche/arrêt
8- Antenne télescopique multibrins chromés
9- Indicateur de niveau de batterie par 3 diodes LED
10-Poignée de transport
11- Interrupteur d'inversion du sens de rotation des servos de voie 1 et de voie 2
12- Quartz interchangeable
13- Prise de recharge en cas d'utilisation d'accus Ni-Cd.

Page 3

INSTALLATION DES BATTERIES

1- L'émetteur fonctionne avec 8 piles de type LR6 et le récepteur avec 4 seulement. Vous pouvez utiliser soit des piles alcalines LR6 1,5V ou des éléments rechargeables Ni-Cd LR6 1,2V. Si vous choisissez cette dernière solution, nous vous conseillons fortement d'utiliser le chargeur lent HITEC CG-22A pour recharger vos accus.
2- Lorsque vous installez les piles, vérifiez que l'émetteur et le récepteur soient bien éteints.
3- Ouvrez le couvercle du compartiment pile au dos de l'émetteur en appuyant «PUSH» et en tirant vers le bas.
4- Installez les piles dans les 8 compartiments prévus à cet effet en prenant soin de respecter les bonnes polarités. (Fig. 2)
5- Refermez le couvercle du compartiment piles et allumez l'émetteur. Si les batteries sont chargées, la diode LED verte s'allumera. Lorsque la tension d'alimentation sera trop faible, la LED rouge clignotera et vous devez immédiatement stopper l'utilisation.

Lorsque c'est le cas, remplacez les piles alcalines par des neuves ou rechargez vos accus Ni-Cd.

Page 4

INSTALLATION RADIO

Lorsque vous procédez à l'installation radio dans le modèle de votre choix, suivez attentivement la notice du modèle portant sur l'installation radio.

1- Pensez à installer le récepteur dans une mousse antivibration et une boîte étanche afin de le protéger au maximum des vibrations, de la poussière et de l'humidité.
2- Généralement l'installation radio requiert un servo pour la direction et un second pour actionner le variateur mécanique de vitesse. Si un variateur électronique de vitesse est utilisé, il sera directement connecté au récepteur en lieu et place du servo de gaz (CH2).
3- Si vous possédez un modèle électrique, il sera forcément équipé d'un variateur de vitesse. Si ce variateur est mécanique, il lui faudra un second servo pour l'actionner. Dans ce cas, le boîtier porte-piles et l'interrupteur fournis avec la radio seront utilisés pour alimenter le récepteur.
4- Si votre modèle est équipé d'un variateur électronique avec un système BEC intégré, vous n'aurez pas besoin du boîtier porte-pile. En effet, le BEC du variateur alimentera le récepteur et le servo de direction directement avec l'énergie du pack d'accus de propulsion.
5- Lisez attentivement la notice d'installation fournie avec le variateur électronique.

MISE EN OEUVRE

1- Connectez l'interrupteur et les servos au récepteur selon le schéma Fig. 5. Les prises possèdent un détrompeur et ne peuvent être branchées que d'un sens donc NE FORCEZ JAMAIS POUR BRANCHER UNE PRISE DE SERVO AU RECEPTEUR !

Page 5

2- Pensez à TOUJOURS allumer l'émetteur en premier puis le récepteur afin d'éviter toute perte de contrôle de votre modèle.
3- Réglez les trims au neutre (c'est à dire au milieu de leur logement).
4- Vérifiez que les servos fonctionnent dans le bon sens par rapport aux manches de la radio. Si ce n'est pas le cas, utilisez les boutons d'inversion du sens de rotation des servos qui se trouvent sur la tranche sous l'émetteur pour changer le sens de rotation du servo concerné.
5- Pour augmenter la course du manche de gaz côté accélération, baissez le bouton de répartition de la course du manche. Ceci aura pour effet de donner 20% de débattement en plus à l'accélération.

Page 6

Antenne

Lorsque vous utilisez votre ensemble radio JAGUAR T2D, l'antenne de l'émetteur ainsi que celle du récepteur doivent être entièrement déployées. NE COUPEZ OU ENROULEZ JAMAIS L'ANTENNE DU RÉCEPTEUR. Ceci entraînerait une baisse importante de la portée.

Changement des quartz

ACE R/C propose une gamme complète de paires de quartz (émission et réception) pour changer à volonté la fréquence sur laquelle votre JAGUAR T2D fonctionne. Attention cependant à respecter les bandes de fréquences : une radio émettant en 27 MHz ne pourra recevoir que des quartz en 27 MHz et non en 41MHz ou en 72 MHz.

Eau, poussière et carburant

Prenez les mesures nécessaires pour protéger autant que possible votre radio de l'humidité, de la poussière, du carburant etc...

Tringleries

Veillez à toujours monter des tringleries qui aient un fonctionnement libre sans aucun point dur. Si la tringlerie est bridée et qu'elle est difficile à actionner, le servo va anormalement forcer et vous allez l'entendre «vibrer». Ceci entraînera une usure prématurée du servo. Modifiez les tringleries pour que le servo travaille le mieux possible.

S.A.V :

Si un problème survenait à votre radiocommande JAGUAR T2D, veuillez nous retourner l'ensemble au service technique pour réparation. Tout ensemble qui aura été ouvert et modifié par son utilisateur ne pourra être pris en compte par le SAV.

SAV MRC
15bis , avenue de la sablière
94370 SUCY EN BRIE
Tel : 01.49.62.09.60

Model Racing Car vous souhaite de longues heures de plaisir avec votre nouvel ensemble radio JAGUAR T2D.

MANUEL D'INSTRUCTION DU MOTEUR 2 TEMPS VOITURE

MISE EN OEUVRE ET CONSEILS D'UTILISATION

MISE EN OEUVRE

Fixation du moteur

Fixez le moteur soigneusement sur son support en utilisant des boulons en acier, des écrous nylstop et des rondelles éventail ou grower. Une mauvaise disposition du bâti moteur peut provoquer des vibrations et un mauvais fonctionnement. Veillez également à ce que les perçages du bâti soient exactement alignés avec ceux des pattes de fixation du moteur.

Carburant : très important
Pour un rendement optimum du moteur, il est impératif d'utiliser le carburant TECHNOFUEL SPECIAL 1/10ème.

Rodage
Votre moteur nécessite une période de rodage préalable avant de pouvoir être utilisé normalement.

Mise en route du moteur
- Remplissez le réservoir de carburant TECHNOFUEL.
- Ouvrez le pointeau principal entre 2 et 3 tours à partir de la position entièrement fermée.
- Réglez le boisseau du carburateur sur la position ralenti.
- Alimentez la bougie en connectant le chauffe-bougie.
- Démarrez le moteur.
- Durant les premières minutes de fonctionnement, laissez le pointeau réglé sur une carburation très riche afin que le moteur tourne sur quatre temps avec l'admission d'air du carburateur entièrement ouverte. Puis refermez progressivement le pointeau jusqu'à ce que le moteur reprenne un régime sur deux temps. Laissez le pointeau réglé sur cette position jusqu'à ce que le moteur ait vidé deux ou trois réservoirs (ne pas faire tourner le moteur dans un environnement poussiéreux ou sableux ; de tels corps étrangers qu'il pourrait aspirer le détérioreraient en quelques secondes).

Remarques
Si le moteur ne démarre pas, démontez la bougie et alimentez-la extérieurement avec le chauffe-bougie. Elle doit s'échauffer avec le filament porté au rouge brillant. Si rien ne se produit, la bougie ou la batterie du chauffe-bougie est défectueuse.

Attention
Lorsque le moteur bloque, il est possible qu'il est aspiré une trop grande quantité de carburant. Il faut alors démonter la bougie et déconnecter la durit d'alimentation en carburant. Ensuite faites tourner le moteur à vide pour évacuer l'excès de carburant. Remontez la bougie, puis recommencez à nouveau le démarrage du moteur.
Avec le même réglage de pointeau, faites tourner votre moteur en consommant 2 ou 3 réservoirs. Bien que le moteur tourne toujours avec une carburation riche et ne délivre pas sa pleine puissance, son régime est suffisant pour propulser votre modèle.
Pour les 4 ou 5 réservoirs suivants, le pointeau pourra être progressivement fermé pour obtenir plus de puissance, mais en gardant toujours une carburation plus riche que celle donnant le plein régime.
Après cette période de rodage, il devient possible de faire tourner continuellement le moteur avec le pointeau réglé sur le plein régime. Pour cela, fermez progressivement le pointeau afin d'obtenir le régime maximum. Le rodage du moteur peut être considéré comme terminé lorsqu'il tourne à régime stable sur le réglage optimum du pointeau. Ne tentez pas de lui faire dépasser ce régime en appauvrissant davantage la carburation ce qui provoquerait un échauffement exagéré pouvant conduire à un grippage ou à une usure prématurée.

- Conseil d'utilisation
Certains modélistes tentent parfois de roder le moteur en le faisant tourner pendant un certain temps sur un banc d'essai, avec des réglages de carburation riche, puis l'installent ensuite sur leur modèle en utilisant le moteur à son régime maximum. Il ne faut pas suivre cet exemple car le moteur subit très rapidement une usure prématurée de la chemise/piston. Afin d'éviter ce type de problème, nous vous demandons de bien vouloir suivre les indications décrites dans le précédent paragraphe.
Nettoyez régulièrement le moteur pour éviter que le sable, les poussières ou l'eau puissent pénétrer dans l'admission d'air du carburateur ou par l'échappement. Le carburant doit être filtré. Pour cela placer un filtre sur le bidon de carburant et un autre sur la durit d'arrivée au carburateur.

EVITEZ TOUT DEMONTAGE INUTILE DU MOTEUR AU RISQUE DE LE DETERIORER.
- Carburateur
Dans les conditions normales d'utilisation, le carburateur doit correctement fonctionner tel qu'il a été réglé en usine. Démarrez simplement le moteur de façon habituelle et réglez le pointeau principal pour obtenir le plein régime. En fermant l'admission d'air le moteur doit tourner au ralenti entre 2000 et 2500 t/mn et tourner tout aussi régulièrement à tous les régimes intermédiaires. Cependant, selon la composition du carburant utilisé et/ou les conditions climatiques, il peut être nécessaire d'effectuer une petite correction à l'aide de la vis de réglage du mélange pour des résultats optimum.

Réglage du carburateur
Trois dispositifs de réglages se trouvent sur le carburateur :
- Le pointeau principal (situé sur le dessus du carburateur) ou vis de reprise.
- La vis de réglage du mélange ou vis de reprise (située sur le côté du carburateur)
- La vis de réglage de fermeture du boisseau d'admission d'air ou vis de ralenti.

Le pointeau principal est utilisé de la même façon que sur tous les moteurs, c'est à dire pour régler la carburation sur la position plein régime. Démarrer le moteur avec l'admission d'air fermée, puis passez plein gaz et réglez progressivement le pointeau jusqu'à ce que le moteur tourne à son régime maximum.

Attention !
Ne fermez pas trop le pointeau principal sur une carburation trop pauvre qui entraînera un échauffement du moteur et une baisse de régime. Réglez le pointeau sur une position très légèrement plus riche que celle du régime de pointe. Assurez-vous que le moteur est entièrement rodé (environ 1 heure de fonctionnement par petites périodes) avant de le faire tourner continuellement à plein régime. Après avoir réglé le pointeau principal pour obtenir le régime maximum, seul un réglage de la vis de ralenti est nécessaire pour stabiliser ce régime.
Ne tentez pas de régler la carburation au ralenti avec le pointeau principal. La vis de réglage du mélange sert à régler la carburation aux bas régimes. Après avoir réglé le pointeau principal comme indiqué ci-dessus, fermez l'admission d'air, le moteur doit tourner continuellement et régulièrement au ralenti sans qu'il soit nécessaire d'effectuer d'autres réglages.
Cependant si le moteur commence à tourner irrégulièrement, ouvrez l'admission d'air. S'il ne reprend pas immédiatement ses tours, il est probable que la carburation au ralenti soit trop riche. Vérifiez cela en fermant à nouveau l'admission d'air et en laissant tourner la moteur un peu plus longtemps au ralenti avant de l'ouvrir à nouveau. Si maintenant le moteur s'étouffe en crachant de la fumée, tourne irrégulièrement ou même s'arrête, il faudra refermer la vis de réglage du mélange. Pour cela tournez la vis de réglage du mélange côté gauche dans le sens horaire jusqu'à obtention du réglage parfait.
Si au contraire, la vis de réglage du mélange a été réglée sur une carburation trop pauvre, le moteur s'arrêtera lorsque l'admission d'air sera fermée, ou bien il perdra du régime au ralenti, puis stoppera soudainement (sans émission de fumée) lors de l'ouverture de l'admission d'air. Dans ce cas, tournez la vis de réglage du mélange dans le sens anti-horaire.
Le réglage de cette vis n'est pas critique et en se rappelant des symptômes que donne une carburation riche ou pauvre décrits ci-dessus, il est relativement simple de trouver le bon réglage.

La vis de réglage de fermeture du boisseau sert à réduire le régime de ralenti lorsque le moteur tourne trop vite avec l'admission d'air fermée. Cette vis doit être tournée dans le sens anti-horaire pour réduire le passage d'air sur la position plein ralenti.

Maintenance

Une fois les réglages bien établis, il n'est pas nécessaire de les modifier. Seuls quelques petits changements de réglage du pointeau principal peuvent être nécessaire selon les variations climatiques, ou de qualité du carburant, sans modification des deux autres réglages. Le moteur doit démarrer facilement avec l'admission d'air au ralenti.

Il est important de veiller à la propreté du carburateur. Assurez-vous que le carburant est correctement filtré avant de l'utiliser. Il est recommandé de placer un filtre sur le bidon de carburant et d'en placer un autre sur la durit d'alimentation entre le réservoir et le carburateur. Cette précaution évitera une obstruction partielle du gicleur faussant les réglages effectués.

RÈGLES DE SÉCURITÉ ET AVERTISSEMENTS

Le moteur dont vous venez de faire l'acquisition vous donnera d'excellentes performances et sera la source de satisfaction et de plaisir si vous respectez exactement les mises en garde et les règles de sécurité que vous avez rencontré dans cette notice. Attention, un moteur n'est pas un jouet mais une mécanique de précision. La puissance qu'il peut développer peut blesser si vous ne respectez pas les règles élémentaires d'utilisation du moteur ou s'il est mal utilisé. Soyez vigilant, vous êtes le seul responsable de l'utilisation en toute sécurité de votre moteur.

REGLES ÉLÉMENTAIRES

1 - Tenez à l'écart toute personne y compris les enfants qui pourraient approcher votre moteur pendant son fonctionnement. Respectez un éloignement minimum de 7 mètres.
2 - Fixez votre moteur sur un support très stable au moyen de vis et de rondelles appropriées. Lorsque vous montez votre moteur sur votre engin, vérifiez la qualité du support moteur. Utilisez le support recommandé sur la notice ou par votre détaillant. Assurez-vous que le moteur soit correctement fixé sur le bâti.
3 - Par mesure de sécurité, lors de la mise en route du moteur et pendant son fonctionnement, ne penchez jamais votre tête sur le moteur en marche. Il faut impérativement tenir votre tête et votre corps éloignés de la course du moteur.
4 - Le moteur doit être arrêté en pinçant la durit d'arrivée du carburant. N'utilisez jamais vos mains ou tout autre objet pour stopper le moteur.
5 - Inspectez régulièrement la transmission. Changez immédiatement les pièces présentant des signes d'usure ou de défaut.
6 - Lors du transport de votre engin avec le moteur en route, vous devez être très vigilant et toujours garder un oeil les roues si elles tournent.

CONSEILS

1 - Assurez-vous que le chauffe-bougie ne puissent pas tomber ou se prendre dans les roues.
2 - Pour une meilleure sécurité, tenez votre moteur éloigné de toute source de chaleur. Attention le carburant que vous utilisez est très inflammable, ne laissez jamais personne fumer près de votre carburant ou de votre moteur.

PRUDENCE

1 - Après avoir arrêté votre moteur, ne le touchez pas sans avoir attendu qu'il refroidisse sous peine de vous brûler.

2 - Ne faites pas tourner votre mote dans un local clos et sans aération car il dégage, comme tous les moteurs thermiques, du monoxyde de carbone extrêmement dangereux.
3 - Gardez toujours en mémoire que l'utilisation et le maniement d'un modèle réduit requiert beaucoup de précautions, d'attention et de respect des règles élémentaires de sécurité.
4 - Les avions, bateaux ou voitures modèles réduits développent assez de puissance pour causer des dégâts corporels ou matériels importants. Vous pourrez les éviter en respectant les règles de sécurité et en écoutant les conseils des détaillants et des modélistes confirmés avant l'utilisation de votre engin.

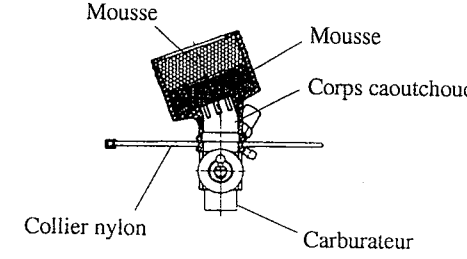
NOTA

Nous vous recommandons vivement :
- de suivre les instructions et le mode d'emploi de votre moteur
- de toujours utiliser votre matériel avec le maximum de sécurité
- de vous renseigner auprès de votre détaillant ou de la Société MODEL RACING CAR si vous avez le moindre doute sur l'utilisation de votre moteur THUNDER TIGER.

NOTICE FILTRE A AIR DOUBLE MOUSSE

INTRODUCTION :

- Ce nouveau filtre à air mousse est composé de deux étages filtrants utilisant de la mousse haute densité pour retenir les plus petites particules. Les deux petits pavés de mousse sont encastrés dans le corps en caoutchouc souple qui s'emboîte de manière parfaitement étanche sur le carburateur. Malgré son haut pouvoir filtrant, ce nouveau filtre à air offre un flux massif de l'air dans le carburateur pour assurer un gain de puissance.



INSTALLATION :

- Installez les deux petits pavés de mousse dans leur emplacement à l'intérieur du corps en caoutchouc. Vous pouvez soit les laisser secs ou les imbiber légèrement d'huile spécial filtre à air.
- Installez le filtre sur l'entrée d'air du carburateur et maintenez-le avec le petit collier nylon qui sera mis en place dans la gorge prévue à cet effet.

ENTRETIEN :

- Le filtre à air doit être nettoyé après chaque utilisation pour garder toute son efficacité. Nettoyez les petits pavés de mousse à l'eau chaude savonneuse, rincez et laissez sécher. Lorsque tous les éléments sont secs, procédez à leur remontage (cf. INSTALLATION).

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com